# Preußische Gesetzsammlung

## Nr. 3.




(Nr. 11099.) Staatsvertrag zwischen Preußen, Sachsen-Meiningen und Schwarzburg-Rudolstadt wegen Herstellung einer Eisenbahn von Bock-Wallendorf nach Neuhaus a. Rennweg-Igelshieb mit Abzweigung von Ernstthal nach Lauscha. Vom 7. April 1910.

Seine Majestät der König von Preußen, Seine Hoheit der Herzog von Sachsen-Meiningen und Seine Durchlaucht der Fürst zu Schwarzburg-Rudolstadt haben zum Zwecke einer Vereinbarung über die Herstellung einer Eisenbahn von Bock-Wallendorf nach Neuhaus a. Rennweg-Igelshieb mit Abzweigung von Ernstthal nach Lauscha zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der König von Preußen:

Allerhöchstihren Geheimen Oberfinanzrat Max Vieregge,
Allerhöchstihren Geheimen Oberbaurat Wilhelm Sprengell,
Allerhöchstihren Legationsrat Hermann Freiherrn von Stengel;

Seine Hoheit der Herzog von Sachsen-Meiningen:

Höchstihren Geheimen Staatsrat, Wirklichen Geheimen Rat Karl Schaller;

Seine Durchlaucht der Fürst zu Schwarzburg-Rudolstadt:

Höchstihren Staatsminister Wirklichen Geheimen Rat Franz Freiherrn von der Recke,
Höchstihren Regierungsrat Albert Bock,

welche unter dem Vorbehalte der landesherrlichen Ratifikation nachstehenden Staatsvertrag abgeschlossen haben:

### Artikel I.

Die Königlich Preußische Regierung erklärt sich bereit, eine Eisenbahn von Bock-Wallendorf nach Neuhaus a. Rennweg-Igelshieb mit Abzweigung von



Ausgegeben zu Berlin den 16. Februar 1911.

Ernstthal nach Lauscha für eigene Rechnung auszuführen, sobald sie die gesetzliche Ermächtigung hierzu erhalten haben wird.

Die Herzoglich Sächsische und die Fürstlich Schwarzburg-Rudolstädtische Regierung gestatten der Königlich Preußischen Regierung den Bau und Betrieb dieser Bahn innerhalb ihrer Staatsgebiete.

### Artikel II.

Die Feststellung der gesamten Bauentwürfe für die den Gegenstand dieses Vertrags bildende Eisenbahn soll ebenso wie die Prüfung der anzuwendenden Fahrzeuge, einschließlich der Dampfwagen, lediglich der Königlich Preußischen Regierung zustehen, die indes bezüglich der Führung der Bahn und der Anlegung von Stationen etwaige besondere Wünsche der Landesregierungen tunlichst berücksichtigen will. Jedoch bleibt die landespolizeiliche Prüfung und Genehmigung der Bauentwürfe, soweit diese die Herstellung von Wegübergängen, Brücken, Durchlässen, Flußregelungen, Vorflutanlagen und Seitenwegen betreffen, nebst der baupolizeilichen Prüfung der Stationsanlagen jeder Regierung innerhalb ihres Gebiets vorbehalten.

Sollte nach Fertigstellung der Bahn infolge eintretenden Bedürfnisses die Anlage von neuen Wasserdurchlässen oder öffentlichen Wegen, welche die geplante Eisenbahn kreuzen, von den Landesregierungen angeordnet oder genehmigt werden, so wird zwar preußischerseits gegen die Ausführung derartiger Anlagen keine Einsprache erhoben werden, die Landesregierungen verpflichten sich aber, dafür einzutreten, daß durch die neue Anlage weder der Betrieb der Eisenbahn gestört wird, noch auch daraus der Eisenbahnverwaltung ein anderer Kostenaufwand erwächst, als der für die etwa von der Eisenbahnverwaltung für notwendig erachtete oder nach Artikel III zu bewirkende Bewachung der neuen Übergänge.

### Artikel III.

Die Spurweite der Gleise soll 1,435 Meter zwischen den Schienen betragen. Die Bahn wird vorläufig nur eingleisig ausgeführt werden. Die Königlich Preußische Regierung ist berechtigt, die Bahn nach den Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904, gültig vom 1. Mai 1905 ab, und den dazu etwa künftig ergehenden ergänzenden oder abändernden Bestimmungen als Nebenbahn herzustellen und zu betreiben.

### Artikel IV.

In Anerkennung der für ihre Staatsgebiete erwachsenden Vorteile verpflichten sich für den Fall der Ausführung der Bahn:

A. die Herzoglich Sächsische und die Fürstlich Schwarzburg-Rudolstädtische Regierung und zwar jede für ihr Staatsgebiet:

   1. den zum Baue der Bahnanlagen erforderlichen Grund und Boden der Königlich Preußischen Regierung unentgeltlich zur Verfügung zu stellen;

2. die Mitbenutzung der Chausseen und sonstigen öffentlichen Wege unentgeltlich und ohne besondere Entschädigung für die Dauer des Bestehens und Betriebs der Bahn zu gestatten;

B. die Herzoglich Sächsische Regierung zu den Baukosten der Linie Ernstthal–Lauscha einen unverzinslichen, nicht rückzahlbaren Zuschuß von 500 000 Mark, in Worten: „Fünfhunderttausend Mark", zu gewähren.

## Artikel V.

Die im Artikel IV unter Nr. A 1 übernommene Verpflichtung erstreckt sich auf das gesamte zur Herstellung der Bahn, einschließlich der Stationen und aller sonstigen Anlagen, sowie auf das für Seitenentnahmen, Seitenwege, Sicherheitsstreifen, Gewinnung von Baumaterialien, Lagerplätze, Änderungen von Wegen oder Wasserläufen usw. nach den genehmigten Bauplänen oder nach den Bestimmungen der Landespolizeibehörden erforderliche oder zum Schutze der benachbarten Grundstücke, zur Verhütung von Feuersgefahr usw. für notwendig erachtete, der Enteignung unterworfene Grundeigentum mit Einschluß von Rechten und Gerechtigkeiten. Die Überweisung des Grundeigentums nebst Rechten und Gerechtigkeiten soll dergestalt unentgeltlich erfolgen, daß von der bauenden Eisenbahnverwaltung auch Kulturentschädigungen sowie Ersatzleistungen für Wirtschaftserschwernisse nicht zu tragen sind und die für den Bau der Bahn erforderlichen Grundstücke frei von Pfandrechten, anderen dinglichen Lasten, Abgaben und Gebühren, die dauernd erforderlichen in das Eigentum, die vorübergehend erforderlichen für die Dauer des Bedürfnisses in die Benutzung des Preußischen Staates übergehen. Letzterem fallen nur die Kosten der Vermessung und Versteinung des überwiesenen Geländes zur Last.

Die bauleitende Eisenbahnverwaltung wird nach Genehmigung des Bauplans und der bei der Bauausführung etwa erforderlich werdenden Ergänzungen für jede Feldmark einen Planauszug vorlegen, welcher die zu überweisenden Grundstücke nach ihrer katastermäßigen oder sonst üblichen Bezeichnung und Größe, deren Eigentümer nach Namen und Wohnort, ferner die landespolizeilich angeordneten Anlagen sowie, wo nur eine Belastung von Grundeigentum in Frage steht, die Art und den Umfang dieser Belastung zu enthalten hat. Binnen drei Monaten nach Vorlage dieses Auszugs ist die Eisenbahnverwaltung in den Besitz der erforderlichen Grundstücke zu setzen. Ist innerhalb dieser Frist die Überweisung nicht erfolgt, so steht der Eisenbahnverwaltung die Befugnis zu, ohne weiteres die gesetzliche Enteignung zu beantragen, zu welchem Zwecke die Herzoglich Sächsische und die Fürstlich Schwarzburg-Rudolstädtische Regierung der Königlich Preußischen Regierung das Enteignungsrecht rechtzeitig erteilen werden. Die Preußische Regierung wird dabei die Interessen der beteiligten Landesregierungen tunlichst wahrnehmen, insbesondere Vergleiche nicht ohne deren Zustimmung abschließen. Der im Enteignungswege für den Grunderwerb usw. erwachsende Aufwand, einschließlich der Kosten des Verfahrens, ist der Eisenbahnverwaltung alsdann zu ersetzen.

Den genannten Regierungen bleibt es freigestellt, wegen der Übertragung dieser sowie der im Artikel IV unter A 2 und B übernommenen Verpflichtungen auf die von der Bahnlinie berührten Gemeinden usw. mit letzteren sich zu verständigen; sie bleiben indes auch bei einer derartigen Übertragung für die Erfüllung der Verpflichtungen ihrerseits der Königlich Preußischen Regierung verhaftet.

Die vertragschließenden Regierungen sind darin einig, daß die Herstellung, Unterhaltung und Beleuchtung der Zufuhrwege zu den Stationen, soweit diese Wege außerhalb der Stationen liegen, nicht Sache der Eisenbahnverwaltung ist.

Von dem nach Artikel IV B zu leistenden Barzuschuß ist seitens der Herzoglich Sächsischen Regierung die eine Hälfte vier Wochen nach Beginn der Bauarbeiten innerhalb ihres Landesgebiets, die andere Hälfte vier Wochen nach der Betriebseröffnung an die Königlich Preußische Regierung zu zahlen.

Sollte die Königlich Preußische Regierung sich demnächst zu einer Erweiterung der ursprünglichen Bahnanlagen durch Herstellung von Anschlußgleisen, Stationen oder zu ähnlichen Einrichtungen entschließen und insbesondere auch zur Anlage des zweiten Gleises schreiten, so werden die Landesregierungen zwecks Erwerbung des zur Ausführung dieser Anlagen erforderlichen Grund und Bodens, auf die sich die Verpflichtung im Artikel IV unter A 1 des Vertrags nicht bezieht, für ihr Gebiet das Enteignungsrecht erteilen, insoweit es nicht bereits nach den gesetzlichen Bestimmungen von selbst Anwendung findet, und für die Ermittelung und Feststellung der Entschädigungen keine ungünstigeren Bestimmungen in Anwendung bringen lassen als diejenigen, welche bei den Enteignungen zu Eisenbahnanlagen in ihren Gebieten zur Zeit Geltung haben. Für die Verhandlungen, die zur Übertragung des Eigentums oder zur Überlassung in die Benutzung an den Preußischen Staat in den bezeichneten Fällen erforderlich sind, namentlich auch für die Auflassung in den Grundbüchern, sind nur die Auslagen der Gerichte zu erstatten und tritt im übrigen Freiheit von Stempel und Gerichtsgebühren ein.

## Artikel VI.

Die Feststellung der Tarife sowie die Feststellung und Abänderung der Fahrpläne erfolgt — unbeschadet der Zuständigkeit des Reichs — durch die Königlich Preußische Regierung unter tunlichster Berücksichtigung der Wünsche der Landesregierungen. In den Tarifen für die Bahn sollen keine höheren Einheitssätze in Anwendung kommen als für die anschließenden Strecken des Königlich Preußischen Staatseisenbahngebiets.

## Artikel VII.

Die Landeshoheit bleibt in Ansehung der in die einzelnen Staatsgebiete entfallenden Bahnstrecken den Landesregierungen vorbehalten. Auch sollen die an der Bahn zu errichtenden Hoheitszeichen nur die der Landesregierung sein.

Den Landesregierungen bleibt vorbehalten, zur Handhabung ihres Hoheitsrechts ständige Kommissare zu bestellen, welche die Beziehungen zur Königlich

Preußischen Eisenbahnverwaltung in allen Fällen zu vertreten haben, die nicht zum direkten gerichtlichen und polizeilichen Einschreiten der Behörden geeignet sind. Für Akte der staatlichen Oberaufsicht und die Ausübung staatlicher Hoheitsrechte — soweit sie den Gegenstand dieses Vertrags berühren —, insbesondere für die landespolizeiliche Prüfung und Abnahme von Eisenbahnstrecken und sonstigen Eisenbahnanlagen, werden Sachsen-Meiningen und Schwarzburg-Rudolstadt Gebühren nicht erheben und Auslagen nicht in Rechnung stellen.

Die Handhabung der Bahnpolizei erfolgt durch die Königlich Preußischen Eisenbahnbehörden und Beamten; letztere sind auf Vorschlag der Königlich Preußischen Eisenbahnverwaltung von den zuständigen Behörden der Landesregierung in Pflicht zu nehmen. Die Handhabung der allgemeinen Sicherheitspolizei liegt den Organen der Landesregierung ob. Sie werden den Bahnpolizeibeamten auf deren Ansuchen bereitwillig Unterstützung leisten.

## Artikel VIII.

Preußische Staatsangehörige, die in dem Herzoglich Sächsischen oder dem Fürstlich Schwarzburg-Rudolstädtischen Gebiete stationiert sind, erleiden dadurch keine Änderung ihrer Staatsangehörigkeit.

Die Beamten der Bahn sind rücksichtlich der Disziplin lediglich ihren Dienstvorgesetzten und den Aufsichtsorganen der Königlich Preußischen Staatsregierung, im übrigen aber den Gesetzen und Behörden des Staates, in dem sie ihren Wohnsitz haben, unterworfen.

Bei der Anstellung von Bahnwärtern, Weichenstellern und sonstigen Unterbeamten dieser Art innerhalb der einzelnen Staatsgebiete soll auf Angehörige der letzteren vorzugsweise Rücksicht genommen werden, falls geeignete Militäranwärter, unter denen die betreffenden Staatsangehörigen gleichfalls den Vorzug haben, zur Besetzung der bezeichneten Stellen nicht zu ermitteln sind.

## Artikel IX.

Entschädigungsansprüche, die aus Anlaß des Baues oder Betriebs der Bahn gegen die Eisenbahnverwaltung etwa geltend gemacht werden, sollen von den Landesgerichten und — insoweit nicht Reichsgesetze Platz greifen — auch nach den Landesgesetzen beurteilt werden.

## Artikel X.

Die Herzoglich Sächsische und die Fürstlich Schwarzburg-Rudolstädtische Regierung verpflichten sich, von der Eisenbahnunternehmung und dem zu ihr gehörigen Grund und Boden keinerlei Staatsabgaben zu erheben, solange die Bahn sich im Eigentum oder Betriebe der Königlich Preußischen Regierung befindet.

Auf die Gemeindebesteuerung der Bahnstrecke, insbesondere auf die Berechnung des gemeindesteuerpflichtigen Reineinkommens und dessen Verteilung unter die beteiligten Gemeinden, finden vom 1. Januar des auf die Betriebs-

eröffnung folgenden Jahres an die Bestimmungen des preußischen Kommunalabgabengesetzes vom 14. Juli 1893 (Preußische Gesetzsamml. S. 152) oder der künftighin etwa an dessen Stelle tretenden späteren Gesetze in der gleichen Weise Anwendung, als wenn die Bahn auf Königlich Preußischem Gebiete läge.

Bei der Besteuerung durch die Gemeinden soll ausgeschlossen sein, daß diese höhere Steuersätze oder Steuersätze nach einem höheren Maßstab anwenden oder endlich andere Steuern auferlegen, als sie von den übrigen Gemeindeabgabepflichtigen gefordert werden.

Die Zahlung erfolgt alljährlich bis zum 1. Juli für das vorausgegangene Kalenderjahr.

Bei Feststellung des Verhältnisses, nach welchem die von der Bahn berührten außerpreußischen Gemeinden gemäß den Bestimmungen des § 47 Abs. 2 beziehungsweise Abs. 1 unter b des preußischen Kommunalsteuergesetzes an dem gemeindesteuerpflichtigen Einkommen der für Rechnung des Preußischen Staates verwalteten Eisenbahnen beteiligt werden, sollen nur diejenigen Ausgaben an Gehältern und Löhnen zu Grunde gelegt werden, die aus dem Betriebe der Bahn erwachsen.

Eine Besteuerung der Bahn durch andere korporative Verbände werden die Herzoglich Sächsische und die Fürstlich Schwarzburg-Rudolstädtische Regierung nicht zulassen.

Sofern dieser Vereinbarung zuwider Steuern erhoben werden sollten, haben die genannten Regierungen die hierfür geleisteten Ausgaben der Königlich Preußischen Regierung zu erstatten.

## Artikel XI.

Zur Einziehung von Stationen sowie zur Einstellung des Betriebs auf der ganzen Bahn oder einem Teile ist die Zustimmung der beteiligten Regierungen erforderlich.

## Artikel XII.

Ein Recht auf den Erwerb der Bahn werden die Landesregierungen, solange sie sich im Eigentum oder Betriebe des Preußischen Staates befindet, nicht in Anspruch nehmen. Sollte dagegen später Eigentum und Betrieb an einen Privatunternehmer abgetreten werden, wozu die Genehmigung der beteiligten Regierungen erforderlich sein würde, so bleibt den Landesregierungen das Recht vorbehalten, die Bahn nach Maßgabe des preußischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 anzukaufen.

## Artikel XIII.

Für den Fall der Abtretung des preußischen Eisenbahnbesitzes an das Deutsche Reich soll es der Königlich Preußischen Regierung freistehen, auch die aus diesem Vertrag erworbenen Rechte und Pflichten auf das Reich mit zu übertragen.

Artikel XIV.

Gegenwärtiger Vertrag soll allerseits zur landesherrlichen Genehmigung vorgelegt werden; die Auswechselung der Ratifikationsurkunden soll in Berlin erfolgen.

Zur Beglaubigung dessen haben die Bevollmächtigten den Vertrag unterzeichnet und besiegelt.

So geschehen zu Berlin, den 7. April 1910.

(L. S.) Vieregge. (L. S.) Schaller. (L. S.) Frhr. v. d. Recke.
(L. S.) Sprengell. (L. S.) Bock.
(L. S.) Frhr. v. Stengel.

---

Der vorstehende Staatsvertrag ist ratifiziert worden; die Auswechselung der Ratifikationsurkunden hat stattgefunden.

---

## Bekanntmachung.

Nach Vorschrift des Gesetzes vom 10. April 1872 (Gesetzsamml. S. 357) sind bekannt gemacht:

1. das am 15. November 1910 Allerhöchst vollzogene Statut für die Entwässerungsgenossenschaft Kruschin-Wonsin in Räumung Kruschin im Kreise Strasburg durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Marienwerder Nr. 2 S. 27, ausgegeben am 12. Januar 1911;
2. das am 30. November 1910 Allerhöchst vollzogene Statut für die Hechthausener Moorreviergenossenschaft in Hechthausen im Kreise Neuhaus a. Oste durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Stade Nr. 52 S. 376, ausgegeben am 30. Dezember 1910;
3. das am 5. Dezember 1910 Allerhöchst vollzogene Statut für die Genossenschaft zur Regulierung des oberen Spiebachs in Neurese im Kreise Kolberg-Körlin durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Köslin Nr. 52 S. 351, ausgegeben am 29. Dezember 1910;
4. das am 5. Dezember 1910 Allerhöchst vollzogene Statut für den Ihlbecker Schleusenverband in Bornberg im Kreise Neuhaus a. Oste durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Stade Nr. 52 S. 371, ausgegeben am 30. Dezember 1910;
5. der Allerhöchste Erlaß vom 9. Dezember 1910, betreffend die Verleihung des Enteignungsrechts an die evangelische Kirchengemeinde Alt Grape im Kreise Pyritz für die Anlage eines neuen Begräbnisplatzes, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Stettin Nr. 2 S. 5, ausgegeben am 13. Januar 1911;

6. die am 9. Dezember 1910 Allerhöchst vollzogene Satzung für die Rhinluch-Meliorationsgenossenschaft in den Kreisen Osthavelland und Ruppin in Fehrbellin durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Potsdam und der Stadt Berlin Nr. 52 S. 653, ausgegeben am 30. Dezember 1910;
7. das am 12. Dezember 1910 Allerhöchst vollzogene Statut für die Achterathsheidegraben-Genossenschaft in Kapellen im Kreise Mörs durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Düsseldorf Nr. 3 S. 11, ausgegeben am 14. Januar 1911;
8. das am 17. Dezember 1910 Allerhöchst vollzogene Statut für die Genossenschaft zur Regulierung des Brastgrabens in Pronitten im Kreise Labiau durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Königsberg Nr. 4 S. 75, ausgegeben am 26. Januar 1911;
9. der Allerhöchste Erlaß vom 19. Dezember 1910, betreffend die Verleihung des Enteignungsrechts an den Kreis Hersfeld für die Anlage einer Kleinbahn von Hersfeld nach Heimboldshausen, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Cassel Nr. 3 S. 19, ausgegeben am 18. Januar 1911;
10. der Allerhöchste Erlaß vom 19. Dezember 1910, betreffend die Verleihung des Enteignungsrechts an die Stadtgemeinde Odenkirchen für die Durchführung der geplanten Kanalisation der Stadt Odenkirchen, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Düsseldorf Nr. 4 S. 29, ausgegeben am 21. Januar 1911;
11. das am 19. Dezember 1910 Allerhöchst vollzogene Statut für den Deich- sowie Ent- und Bewässerungsverband des Grenzgrabengebiets im Elbinger Deichverbande zu Güldenboden im Landkreis Elbing durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Danzig Nr. 1 S. 1, ausgegeben am 7. Januar 1911;
12. das am 19. Dezember 1910 Allerhöchst vollzogene Statut für die Drainage- und Entwässerungsgenossenschaft Wilmsdorf in Wilmsdorf im Kreise Wehlau durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Königsberg Nr. 3 S. 48, ausgegeben am 19. Januar 1911;
13. der Allerhöchste Erlaß vom 2. Januar 1911, betreffend die Verleihung des Enteignungsrechts an den Preußischen Fiskus, vertreten durch die Königliche Kommission zur Aufteilung der Domäne Dahlem, für die Anlage einer Kleinbahn innerhalb des Gutsbezirkes Dahlem und der unmittelbar neben ihr anzulegenden Straßen, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Potsdam und der Stadt Berlin Nr. 4 S. 57, ausgegeben am 27. Januar 1911;
14. der Allerhöchste Erlaß vom 2. Januar 1911, betreffend die Verleihung des Enteignungsrechts innerhalb des preußischen Staatsgebiets an die Kleinbahn Delmenhorst-Harpstedt, G. m. b. H. in Harpstedt, für die Anlage einer Kleinbahn von Harpstedt nach Delmenhorst, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Hannover Nr. 3 S. 23, ausgegeben am 20. Januar 1911.

---

Redigiert im Bureau des Staatsministeriums. — Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.
Bestellungen auf einzelne Stücke der Preußischen Gesetzsammlung und auf die **Haupt-Sachregister** (1806 bis 1883 zu 6,25 ℳ und 1884 bis 1903 zu 2,40 ℳ) sind an die **Postanstalten** zu richten.